



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

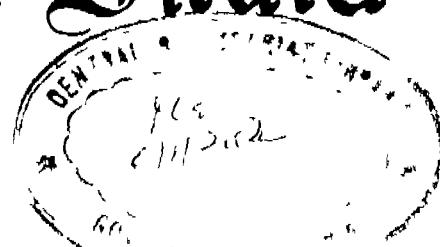
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 277]

नई दिल्ली, बुधवार, 10, 2001/आश्विन 18, 1923

No. 277]

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 10, 2001/ASVINA 18, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अक्टूबर, 2001

सं. टीएमपी/46/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का ५०) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलान आदेशानुसार दीर्घावधि तक कारों के भंडारण और कारों प्रचालन के प्रबंधन के लिए अपने गोदी के दरों के मान में लाइसेंस शुल्क के नियन्त्रण के लिए मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला रा० टीएमपी/46/2001-एमबीपीटी)

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(सिताम्बर, 2001 के 20वें दिन पारित किया गया)

यह मामला दीर्घावधि के लिए कारों के भंडारण और कारों प्रचालन के प्रबंधन के लिए अपनी गोदी के दरों के मान में लाइसेंस शुल्क के अनुमोदन के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से सम्बंधित है।

21 अपने प्रस्ताव में एमबीपीटी ने निम्नलिखित वर्णन किया है—

- (i) विलबशुल्क के बदले लाइसेंस (भंडारण) शुल्क सीमाशुल्क द्वारा स्वीकृति के बाद गोदियो, शेड और यार्ड में रखे अधिक बड़े आकार वाले पैकेटों पर दिनांक 31 मई, 2000 के पूर्व लगाए गए थे। तत्पश्चात मई, 2000 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने इन उपबंधों को समोद्धित कर दिया। स्पष्टता के प्रयोजनार्थ महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अधिक बड़े आकार वाले पैकेटों, जिन्हें लाइसेंस शुल्क के अधीन लाया जाएगा, को परिणापित किया है।
- (ii) यातायात में सामान्य गिरावट हुई है, जिससे पर्याप्त भंडारण स्थान रिक्त पड़ा हुआ है और जिसके कारण पत्तन के परिभरों का उपयोग नहीं हो रहा है। इसलिए, दरों के मान में उपयुक्त प्रावधान शामिल करते हुए लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर कारों के भंडारण के लिए कुछ उपलब्ध क्षेत्रों को निर्धारित करने का प्रस्ताव है।

(iii) पत्तन प्रयोक्ताओं को सभी प्रलेखीकरण और गोदी के आसपास अन्य संबद्ध कार्य करने होते हैं। इसलिए, पत्तन प्रयोक्ताओं को अपने पत्तन-संबद्ध कार्यकलाप करने के लिए गोदी में कुछ क्षेत्र आवंटित करने का प्रस्ताव किया जाता है। इसे देखते हुए, कार्गो भड़ारण के अतिरिक्त प्रयोग के लिए पत्तन परिसर के क्षेत्रों के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया जाता है।

(iv) भौजूदा दरों का मान कार्गो भड़ारण अथवा कार्गो भड़ारण के अतिरिक्त किसी प्रयोग के लिए पत्तन परिसर के क्षेत्रों हेतु कोई लेदी निर्धारित नहीं करता। अगर ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त होता है तो इसे आदेश के सम्बन्ध प्रस्तुत किया जाना होगा। यह एक समय लेने वाली प्रक्रिया है, और सुविधा प्रदान करने में विलंब एमबीपीटी से कार्गो विपक्षित कर देगा। इसलिए, यातायात प्रबंधक को उपरोक्त प्रयोजनों के लिए क्षेत्र निर्धारित करने और गोदी के दरों के मान के अनुसार लाइसेंस शुल्क लगाने की शक्ति प्रदान करने का प्रस्ताव किया जाता है।

22. एमबीपीटी ने एमबीपीटी के दरों के मान में गोदी पर प्रभारित दरों के मान के खण्ड-III के भौजूदा उप-खण्ड (ख) के नीचे निम्नसिखित उप-खण्ड (ग) प्रविष्ट करने का प्रस्ताव किया है :

"(ग) (i) कार्गो के भड़ारण के लिए यातायात प्रबंधक द्वारा निर्दिष्ट क्षेत्रों में रखी सामग्रियों पर लाइसेंस (भड़ारण) शुल्क।

भड़ारण की अवधि	दर
(क) शेष में	
(i) 30 दिनों अथवा उसके भाग के लिए	प्रति माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर
	अथवा उसके भाग के लिए 25/- रुपए की दर से
(ख) खुले यार्ड में	
(ii) 30 दिनों अथवा उसके भाग के लिए	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर
	अथवा उसके भाग के लिए 20/- रुपए की दर से

टिप्पणियां

(i) 30 दिनों से अधिक के लिए निपटान नहीं किए पड़े हुए कार्गो 31वें दिन से आगे डीएसआर के खण्ड-III के अधीन विलंबशुल्क के अधीन होगे। विलंबशुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ कार्गो के भड़ारण के 31वें दिन को पहले दिन के रूप में माना जाएगा।

(ii) अगर गोदी और विस्तारित गोदी के सुगम प्रचालन के लिए आवश्यक हो जाता है तो यातायात प्रबंधक कोई कारण बताए दिना अनुरोध को अस्वीकृत करने अथवा दी गई अनुमति को वापस लेने का अधिकार सुरक्षित रखता है।

(iii) कार्गो प्रचालन के प्रबंधन के लिए लाइसेंस शुल्क (कार्गो भड़ारण के अतिरिक्त दखल के लिए)।

विवरण	दर
(i) पत्तन न्यूस की इगरत में सरकारी एजेंसियों सहित पोत एजेंटों/जहाजी कुलियों/सीएचए/ट्रांसपोर्टरों/पत्तन प्रयोक्ताओं को आवंटित स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए 165.00 रुपए
(ii) चौकी/पत्तन केविं आदि स्थापित करके कार्गो कार्यकलाप करने के लिए प्रयोग किए जाने हेतु अनुमत्य खुले क्षेत्रों के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए 90/- रुपए

टिप्पणी । अगर गोपीटी के सुगम प्रचालन के लिए यह आवश्यक हो जाता है अथवा यह पाया जाता है कि आवंटित क्षेत्र उस प्रयोजन, जिसके लिए उसे आवंटित किया गया है, के लिए प्रयोग नहीं किया जाता है तो यातायात प्रबंधक कोई कारण बताए बिना अनुरोध को स्वीकार/अस्वीकार करने अथवा दी गई अनुमति को वापस लेने का अधिकार सुरक्षित रखता है ।"

3. एमबीपीटी का प्रस्ताव विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए अधिकार दिया गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

कटेनर रशिपिंग लाइसेंस एसोसिएशन (भीएसएलए)

- (i) विलंबशुल्क के बटले लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर कार्गो के भड़ारण के लिए कुछ उपलब्ध क्षेत्रों को नियांत्रित करने का प्रस्ताव स्वामित्व भोग्य है । इसका पत्तन के उत्पादन पर सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा ।
- (ii) इस समय विलंबशुल्क की दरे बहुत अधिक हैं । यह एमबीपीटी से होकर कार्गो के जाने में बाधक के रूप में कार्य करता है ।
- (iii) हमें विश्वास है कि यह सुविधा कटेनरयुक्त कार्गो और विशेषकर उन परेशितियों, जो सीमाशुल्क निपटान और उत्तराह के बाद दीर्घावधिक के लिए कार्गो को रखना चाहते हैं, के लिए प्रदान की जाएगी ।

बम्बई कस्टम हाउस एंड एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) एमबीपीटी का पत्तन परिसर के भीतर परेषण के लिए मांडागारण सुविधाएं प्रदान करने का प्रस्ताव स्वीकार्य है । यह व्यापार जगत को अत्यधिक लाभ पहुंचाएगा ।
- (ii) सामग्रियों पर लाइसेंस/भंडारण शुल्क लगाने का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है । तथापि, कार्गो प्रचालन के प्रबंध के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जा सकता । यह प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए ८०/-रुपए प्रति वर्गमीटर से अधिक नहीं होगा ।
- (iii) एमबीपीटी को कार्गो प्रचालन के प्रबंधन के लिए प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के अधीन शामिल कार्यकलापों पर स्पष्ट करने की आवश्यकता है ।

बम्बई चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)

कार्गो के लिए भंडारण प्रमाण तथा साथ ही कार्गो प्रचालन के प्रबंध के लिए लाइसेंस शुल्क उमित हैं और इन्हें अनुमोदित किया जाएगा ।

4. तत्पश्चात, एमबीपीटी ने महापत्तन प्रश्नशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियांत्रित प्रपत्र में संगत लागत विवरण अधेष्ठित किया है । प्रस्तावित धरों पर मांडागारण सेवाओं के लिए लागत विवरण इस कार्यकलाप से निकल अधिशेष में रातत् गिरावट दर्शाता है ।

5.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई एमबीपीटी में दिनांक 13 अगस्त, 2001 को आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी से विशेष रूप से निम्नलिखित बिंदुओं की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था ।

- (i) प्रस्ताव में कार्गो प्रचालन के प्रबंधन के लिए प्रतिमाह 165/-रुपए प्रति वर्गमीटर लाइसेंस फीस के रूप में प्रमारित करने के बारे में एक मद शामिल है । इसके लिए कोई लागत विवरण नहीं दिया गया है ।
- (ii) इस प्रस्ताव में 20/-रुपए प्रति वर्गमीटर प्रमारित करने के बारे में भी एक मद शामिल है । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि कुछ महीनों पूर्व ही एमबीपीटी ने कार्गो के भड़ारण से संबंधित एक अन्य मामले के परिप्रेक्ष्य में इस लाइसेंस शुल्क का वर्णन प्रतिवर्गमीटर ५/-रुपए (२०/-रुपए नहीं) किया था । इस व्यापक अतर को स्पष्ट करने की आवश्यकता है ।

(iii) गैर-कार्गो प्रयोग के लिए भूमि आवंटित करने का भी प्रस्ताव किया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में प्रयोजन को निर्विष्ट करना आवश्यक होगा; यह जानना संगत होगा कि क्या केवल पतन-सब्द्ध प्रयोजनों पर ही विचार किया जाएगा अथवा अन्य किसी पर भी।

5.2.

इसके प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित वर्णन किया—

(i) लागत-निर्धारण का कोई व्योरा नहीं है। 165/- रुपए प्रति वर्गमीटर का आकड़ा जेएनपीटी के दरों के मान से लिया गया था।

(ii) 20/- रुपए प्रति वर्गमीटर की दर खुले यार्ड में सामान्य कार्गो रखने के लिए है। पिछली बार प्रस्तावित 5/- रुपए प्रति वर्गमीटर की दर केवल अधिक आकार वाले कार्गो के लिए थी, और जब उस पर विशेष रेलवे रैक उपलब्ध नहीं होते। यह अधिक आकार वाले कार्गो को दी गई एक रियायत है।

(iii) गैर-कार्गो प्रयोग भी पतन-सब्द्ध प्रयोजनों तक सीमित होगा। सामान्य तौर से कहने पर यह सुविधा एजेंटों को उनके कार्यालय स्थापित करने के लिए अधिक होगी।

6 इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के सदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति सामने आती है—

(i) एमबीपीटी में यातायात में सामान्य गिरावट हुई है, जिससे काफी भंडारण स्थान रिवत पड़ा हुआ है और पतन परिसर का उपयोग नहीं हुआ अथवा कम उपयोग हुआ है। इसलिए, प्रस्ताव लाइसेंस शुल्क के मुगलाम पर कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध कुछ क्षेत्र निर्धारित करने अथवा कार्गो प्रचालन अथवा (यहां तक कि) गैर-कार्गो प्रयोग के प्रबंधन के लिए निर्धारित करने हेतु है।

(ii) प्रस्ताव में निसंदेह कार्गो हिताधिकारियों के लिए रियायत शामिल है, परंतु यह मूलतः पतन की संपत्तियों का बहुत उपयोग आयोजित करने के प्रयास के कारण उत्पन्न हुआ है। इसलिए, इसका सभी संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा निःसंकोच स्वागत किया गया है।

(iii) (क) प्रस्ताव का सबसे अधिक महत्वपूर्ण घटक इस समय मौजूद 'विलंबशुल्क' की बजाय 'लाइसेंस शुल्क पर' सामग्रियों के भंडारण के लिए क्षेत्रों का आवंटन करने की प्रणाली प्रारम्भ करना है। विलंबशुल्क की दरें स्पष्टतः अधिक हैं, जबकि प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क की दरे इतनी अधिक नहीं हैं। इससे कार्गो को आकर्षित करना (अथवा कम से कम जामा रोकना) अनुमानित है। इसमें शामिल वित्तीय प्रोत्साहनों को देखते हुए इसका सभी संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा स्वागत किया गया है।

(ख) प्रस्ताव का एक मद शेड में प्रति माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग वे लिए 28/- रुपए और इसी प्रकार खुले यार्ड में प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा इसके भाग के लिए 20/- रुपए प्रमारित करना है।

संयुक्त सुनवाई में यह स्पष्ट किया गया है कि कुछ महीने पूर्व प्रस्तुत समान प्रस्ताव में वर्णित 5/- रुपए प्रति वर्गमीटर की दर केवल बड़े आकार के कार्गो और उस पर जब विशेष रेलवे रैक उपलब्ध नहीं हैं, के लिए है। दूसरे शब्दों में 5/- रुपए प्रति वर्गमीटर की यह दर बड़े आकार के कार्गो को दी गई रियायत है और किसी भी से प्रकार वर्तमान प्रस्ताव का खण्डन नहीं करती।

(ग) तथापि, विलंबशुल्क प्रणाली को लाइसेंस शुल्क प्रणाली से प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव केवल 30 दिनों की सीमित अवधि के लिए है। दूसरे शब्दों में, 30 दिनों से अधिक के लिए नहीं निपटाए गए पड़े हुए कार्गो के मामले में विलंबशुल्क 31वें दिन से आगे प्रारम्भ होगा। सामान्य प्रत्याशा यह है कि भोटे तौर पर सभी कार्गो 30 दिनों की सीमा के भीतर संचालित होंगे और यह केवल एक अकस्मिक प्राक्कालन होगा। एमबीपीटी में यातायात के प्रवाह को नियंत्रित करने वाली परिस्थिति में यह एक उचित व्यवस्था है।

(iv) इस समय, दरों के मान में कार्यों के भंडारण के अतिरिक्त किसी अन्य प्रयोजन के लिए पत्तन परिसर के प्रयोग के लिए कोई प्राक्षण नहीं है । किसी आपवादिक मामले के लिए न्यासी बोर्ड से पूर्वानुमति मार्गी जा रही है । ऐसी प्रक्रिया की प्रश्न योग्य वैधता के अतिरिक्त, इसे बहुत समय लेने वाले के रूप में भी देखा गया है । इसलिए, कार्यों प्रचलन तथा (यहां तक कि) गैर-कार्यों प्रयोजनों के प्रबंधन के लिए पत्तन परिसर के प्रयोग के लिए यह प्रस्ताव है । परंतु, सही आशंका हो सकती है, जैसा बीसीएचए द्वारा इनित किया गया है, कि पत्तन परिसर का पूर्णत असबद्ध प्रयोजनों के लिए प्रयोग किया जा सकता है, जो पत्तन के कार्यकलापों के आडे आ सकते हैं और दीर्घावधिक में प्रस्ताव के प्रयोजन को ही बेकार कर सकते हैं । एमबीपीटी ने संयुक्त सूनवाई में विशेष रूप से पुष्टि की है कि गैर-कार्यों प्रयोग पूर्णरूप से पोत-सबद्ध प्रयोजनों तक ही सीमित रहेगा ।

(v) प्रस्ताव का दूसरा मद कार्यों प्रचालन के प्रबंधन के लिए प्रति माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए 165/- रुपए प्रभारित करना है । यह सुविधा सरकारी एजेंसियों सहित पोत एजेंटों/जहाजी कूसियों/सीएचए/ट्रासपोर्टरों/(अन्य) पत्तन प्रयोक्ताओं तक सीमित होगी, और यह पत्तन न्यास की इमारत(ों) में स्थान का आवंटन होगा ।

जैसा पहले कहा जा चुका है, प्रयोक्ताओं में इस प्रस्ताव की सामान्य स्वीकृति है । केवल बीसीएचए ने इस पर आपति की है, परंतु यहां तक कि केवल प्रस्तावित दर के संबंध में । इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना होगा कि ऐसी व्यवस्था यहां तक कि अन्य स्थानों अर्थात पड़ोसी जेनपीटी पत्तन में भी मौजूद है । वास्तव में, एमबीपीटी द्वारा संयुक्त सूनवाई में जैसा स्पष्ट किया गया है, प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए 165/- रुपए की दर जेनपीटी के दरों के मान से ली गई है और यह किसी का आशय नहीं हो सकता कि भूमि का मूल्य एमबीपीटी की अपेक्षा जेनपीटी में अधिक है । दर के बारे में बीसीएचए के प्रभावशाली विवेद के होते हुए भी इस परिस्थिति में प्रस्ताव स्वीकार्य है ।

(vi) प्रस्ताव का तीसरा मद छोड़ी, पत्तन केबिन आदि स्थापित करके कार्यकलाप करने के लिए प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए 90/- रुपए का प्रभार है । यह सुविधा पुनः ऊपर फैराग्राफ (v) में वर्णित पत्तन प्रयोक्ताओं के समान समूह तक सीमित होगी, और यह खुले क्षेत्रों का आवंटन होगा । इस परिस्थिति में यह भी एक स्वीकार्य प्रस्ताव है ।

(vii) ऊपर फैराग्राफ 2.2 में वर्णित दोनों मदों के अधीन प्रस्तावित 'टिप्पणियाँ' यातायात प्रबंधक को इस संबंध में विषेकाधीन शक्तिया प्रत्यायोजित करने की पाय करती है । पत्तन न्यासों के विभिन्न अधिकारियों को प्राधिकार का प्रत्यायोजन विर्धारित गर्नी करना इस प्राधिकरण की रक्षत पद्धति ही है । ऐसे राष्ट्रीय मामलों में, हम पत्तन (प्रस्तावित अधिकारी के स्थान पर) का नाम लेते रहे हैं और प्रत्यायोजन पर विण्य लेना पत्तन न्यास पर छोड़ते रहे हैं । तदनुसार यहा पुनः हम जहा भी 'यातायात प्रबंधक' का नाम लिया गया है, एमबीपीटी का संदर्भ अनुमोदित करते हैं ।

(viii) 'टिप्पणिया' प्रस्ताव करती है कि जहा गोदियों के सुगम प्रचालन के लिए यह आवश्यक हो जाता है अथवा यह पाया जाता है कि आवंटित क्षेत्र का उपयोग उस प्रयोजन, जिसके लिए इसे आवंटित किया गया है, नहीं किया जाता तो पत्तन न्यास को कोई कारण बताए बिना अनुरोध को स्वीकार/अस्वीकार करने अथवा प्रदान की गई अनुमति को वापस लेने का अधिकार होगा ।

(क) समाजता और उददेश्यपरकता के सिद्धातों को ध्यान में रखते हुए पत्तन न्यास को कोई कारण बताए बिना किसी अनुरोध को स्वीकार/अस्वीकार करने अथवा प्रदान की गई अनुमति को वापस लेने का अधिकार नहीं दिया जा सकता ।

(ख) गोदियों के सुगम प्रचालन के लिए अनुमति को वापस लेने के मामले में पत्तन से अंतरण की सागत बहन करने की अपेक्षा की जाए चाहिए ।

(ग) अगर आवंटित क्षेत्र किसी अनधिकृत प्रयोजन के लिए उपयोग किया गया पाया जाता है तो पत्तन को अंतरण की सागत का बहन किए बिना प्रदान की गई अनुमति को वापस लेने की अनुमति दी जा सकती है ।

7 इसके परिणामस्वरूप और उपर दिए गए कारणों से तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण गोदियों में प्रमाणित एम्बीपीटी के दरों के मान के खण्ड-11 में निम्नलिखित प्रविष्टियों का अनुमोदन करता है—

“(ग) (i) कार्गो के भड़ारण के लिए एम्बीपीटी द्वारा निर्दिष्ट क्षेत्रों में रखी गई सामग्रियों पर लाइसेंस (भड़ारण) शुल्क ।

भड़ारण की अवधि	दर
(क) शेडों में	
(i) 30 दिनों अथवा उसके भाग के लिए	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर
	अथवा उसके भाग के लिए 25/-रुपए की दर से
(ख) खुले यार्ड में	
(ii) 30 दिनों अथवा उसके भाग के लिए	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर
	अथवा उसके भाग के लिए 20/-रुपए की दर से

टिप्पणियाँ—

(i) 30 दिनों से अधिक के लिए निपटान नहीं किए पड़े हुए कार्गो 31वें दिन से आगे डीएसआर के खण्ड-11 के अधीन विलम्ब शुल्क के अधीन होंगे। विलम्ब शुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ कार्गो के भड़ारण के 31वें दिन को पहले दिन के रूप में माना जाएगा।

(ii) (क) एम्बीपीटी अनुरोध अस्वीकार कर सकता है अथवा प्रदान की गई अनुमति को वापस ले सकता है। ऐसे मामलों में उसके लिए कारणों की सूचना आविटी को दे दी जाएगी।

(ख) गोदी के सुगम प्रचालन के लिए अनुमति वापस लेने के मामले में फ्तन अंतरण की लागत का वहन करेगा।

अगर आविटि क्षेत्र को किसी अनधिकृत प्रयोजन के लिए उपयोग करना पाया जाता है तो एम्बीपीटी प्रदान की गई अनुमति को वापस ले लेगा। ऐसे मामलों में एम्बीपीटी अंतरण की सागत का वहन नहीं करेगा।

(ii) कार्गो प्रचालन के प्रबंधन के लिए लाइसेंस शुल्क (कार्गो के संचारण के अतिरिक्त दखल के लिए):—

विवरण	दर
(i) पत्तन न्यास की हमारत में सरकारी एजेंसियों सहित पोत एजेंटों/जहाजी कुलियों/सीएसए ट्रांसपोर्टरों/पत्तन प्रबोक्लाओं को आवंटित स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रतिमाह अधवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अधवा उसके भाग के लिए 165/- रुपए
(ii) चौकी/पत्तन के बिन आदि रक्षापित करके कार्गो कार्यकलाप करने के लिए प्रयोग किए जाने के लिए अनुमत्य खुले क्षेत्रों के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रतिमाह अधवा उसके भाग के लिए प्रति वर्गमीटर अधवा उसके भाग के लिए 80/- रुपए

टिप्पणी :—

एमबीपीटी अनुरोध अस्वीकार कर सकता है अथवा प्रदान की गई अनुमति वापस से सकता है। ऐसे मामलों में उसके लिए कारणों की सूचना आवंटिती को दे दी जाएगी।

गोदी के सुगम प्रचालन के लिए अनुमति की वापसी के मामले में पत्तन अंतरण की सागत का बहन करेगा।

अगर आवंटित क्षेत्र का किसी अनधिकृत प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना पाया जाता है तो एमबीपीटी प्रदान की गई अनुमति वापस से ले गा। ऐसे मामलों में एमबीपीटी अंतरण की सागत का बहन नहीं करेगा।”

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/143/असाधारण-2001]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 10th October, 2001

No. TAMP/46/2001-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust for fixation of Licence Fee in its Dock Scale of Rates for storage of cargo for longer periods; and, for management of cargo operation as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/46/2001-MBPT**Mumbai Port Trust (MBPT)****Applicant****ORDER**

(Passed on this 20th day of September 2001)

This case relates to a proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) for approval of Licence Fee in its Dock Scale of Rates for storage of cargo for longer periods and for management of cargo operation.

2.1. In its proposal, the MBPT has made the following points:

- (i). Licence (storage) fees i.e. levies of demurrage were levied on the over-dimensional packages stored in the docks, sheds and yards after clearance by the Customs prior to 31 May 2000. Subsequently, in May 2000, the TAMP amended these provisions. For the purpose of clarity the TAMP has defined the over-dimensional packages which shall be subjected to licence fee.
- (ii). There has been a general decline in the traffic resulting in substantial storage space lying vacant thereby, leading to non-utilisation of the port premises. It is, therefore, proposed to earmark some of the available areas for storage of cargo on payment of licence fee by incorporating suitable provisions in the Scale of Rates.
- (iii). The port users have to carry out all documentations and other related work in and around the Docks. It is, therefore, proposed to allot some areas in the Docks to the port users to carry out their port related activities. In view of this, it is proposed to levy licence fee for occupation of port premises for usage other than cargo storage.
- (iv). The existing Scale of Rates does not prescribe any levy for occupation of port premises for cargo storage or usage other than cargo storage. In case any such request is received it has to be placed before the Board for orders. This is a time consuming process; and, the delay in granting the facility shall divert the cargo from the MBPT. It is, therefore, proposed to empower the Traffic Manager to earmark the areas for the above purposes and levy the licence fees as per the Dock Scale of Rates.

2.2. The MBPT has proposed to insert the following as Sub-Section (C) below existing Sub-Section (B) of Section III of the Scale of Rates charged at the Docks in the MBPT Scale of Rates:

"(C). (i). Licence (Storage) Fees on the goods stored in the areas specified by the Traffic manager for storage of cargo.

	Period of Storage	Rate
(a).	In sheds.	
	i) For 30 days or part thereof	@ Rs.25/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.
(b).	In the open Yards	
	ii) For 30 days or part thereof	@ Rs.20/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.

Notes:

- (i). The cargoes lying uncleared beyond 30 days shall be subjected to demurrage from 31st day onwards under Section II of the DSRs. For the purpose of levy of demurrage 31st day of storage of cargo will be treated as day number one.
- (ii). The Traffic Manager reserves the right to reject the request or withdraw the permission granted without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation of the Docks and extended Docks.

(II). Licence fee for management of cargo operation (for occupation other than for cargo storage):

	Description	Rate
(i)	Licence Fee for space allotted to Vessel Agents / Stevedores / CHAs / Transporters/Port Users including Govt. agencies in the Port Trust building.	Rs.165.00 per sq.mtr. or part thereof per month or part thereof.
(ii)	Licence Fee for open areas permitted to be used for carrying out cargo activities by placing chowkey/port cabin etc.	Rs.90/- per sq.mtr or part thereof per month or part thereof.

Note: *The Traffic Manager reserves the right to accept/reject the request or withdraw the permission granted without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation of the Docks or it is found that the area allotted is not utilised for the purpose for which it has been allotted."*

3. The proposal of the MBPT was forwarded to various port users/ representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The proposal to earmark some of the available areas for storage of cargo on payment of licence fee in lieu of demurrage is a welcome move. This will have a positive impact on the Port throughput.
- (ii). Currently the demurrage rates are very high. It acts as a deterrent to route cargo through the MBPT.
- (iii). We trust that this facility shall be extended for the containerised cargo and especially to the consignees who wish to store cargo for longer term after customs clearance and destuffing.

Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). The MBPT proposal to extend warehousing facilities for consignments within the port premises is acceptable. This will be of great benefit to the Trade.
- (ii). The proposal to levy licence /storage fees on the goods is accepted. The proposal to levy licence fee for management of cargo operation, cannot, however, be accepted. It shall not exceed Rs.50/- per sqr. mtr. per month or part thereof.
- (iii). The MBPT needs to clarify the activities covered under the licence fee proposed for management of cargo operation.

Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

The storage charges for the cargo as well as the licence fee for management of cargo operations are reasonable and shall be approved.

4. Subsequently, the MBPT has forwarded relevant cost details in the format prescribed by the TAMP. The cost statement for the warehousing services at the proposed rates indicates a steady fall in net surplus from this activity.

5.1. A joint hearing in this case was held on 13 August 2001 at the MBPT. At the joint hearing, the MBPT was requested to specifically clarify the following points:

- (i). The proposal incorporates an item about charging Rs.165/- per sq. mtr. per month as Licence Fee for management of cargo operation. No costing-details have been given arrived at.

(ii). The proposal also incorporates an item about charging Rs.20/- per sq. mtr. It is relevant here to point out that, only a few months ago, the MBPT had, in the context of another case relating to storage of cargo, stated this Licence Fee as Rs.5/- (and, not Rs.20/-) per sq. mtr. This wide variance needs to be explained.

(iii). It is also proposed to allot land for non-cargo use. In this context, it will be necessary to specify the purposes; it will be relevant to know whether only port-related purposes will be considered or any other also.

5.2. In response, the MBPT has made the following submission at the joint hearing:

(i). There are no details of costing. The figure of Rs.165/- per sq. mtr. was just borrowed from the JNPT Scale of Rates.

(ii). The rate of Rs.20/- per sq. mtr. is for storing general cargo in open yards. The rate of Rs.5/- per sq. mtr. proposed last time was only for over-dimensional cargo; and, when special Railway rakes are not available at that. This is a concession given to over-dimensional cargo.

(iii). The non-cargo use will also be confined to port-related purposes. Generally speaking, this facility will be more for the Agents to set up their offices.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and bearing in mind the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

(i). There has been a general decline in the traffic at the MBPT resulting in substantial storage space lying vacant thereby leading to non or under-utilisation of the port premises. The proposal is, therefore, to earmark some of the available areas for storage of cargo on payment of license fee or for management of cargo operations or (even) for non-cargo use.

(ii). The proposal undoubtedly involves concessions to cargo interests; but, it is basically born out of an effort to organise better utilisation of port properties. Understandably, therefore, it has been unreservedly welcomed by all the concerned users.

(iii). (a). The most significant component of the proposal is to introduce a system of allotment of areas for storage of goods on 'license fee terms' instead of on 'demurrage terms' as at present. The demurrage rates are obviously high whereas the proposed license fee rates are not. This is expected to attract (or, at least, prevent flight of) cargo. In view of the financial incentive involved, this has been welcomed by all the users concerned.

(b). One item of the proposal is to charge Rs.25/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof in sheds and, likewise, Rs.20/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof in open yards.

At the joint hearing, it has been clarified that the rate of Rs.5/- per sq. mtr. cited in a similar proposal submitted a few months ago is only for over-dimensional cargo; and, when special railway rakes are not available at that. In other words, this rate of Rs.5/- per sq. mtr. is a concession given to over-dimensional cargo and does not in any way contradict the present proposal.

(c). The proposal to replace the demurrage system by the license fee system is, however, for a limited period of only 30 days. In other words, in cases of cargo lying uncleared for more than 30 days, demurrage will start accruing from the 31st day onwards. The general expectation is that all cargo by and large will move within the 30-day limit and, this will only be a contingent provision. In the circumstances governing the flow of traffic at the MBPT, this is a reasonable arrangement.

(iv). In the Scale of Rates, at present, there is no provision for use of port premises for any purpose other than cargo storage. For any exceptional cases, prior permission is being sought from the Board of Trustees. Besides the questionable validity of such a process, it has also been seen to be very time-consuming. Hence the proposals for use of port premises for management of cargo operations as also (even) for non-cargo purposes. But, there can be a genuine apprehension, as has been indicated by the BCHAA, that port premises may come to be used for totally unrelated purposes which may clash with port activities and may thereby, in the long run, defeat the very purpose of the proposal. The MBPT has categorically affirmed at the joint hearing that the non-cargo use will be confined entirely to port-related purposes.

(v). The second item of the proposal is to charge Rs.165/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof for management of cargo operation. This facility will be confined to Vessel Agents/ Stevedores / CHAs / Transporters / (other) port users including Government Agencies; and, it will be of allotment of space in the Port Trust building(s).

As stated earlier, there is general acceptance of this proposal amongst users. Only the BCHAA have objected to it; but, even that only in respect of the rate proposed. It may be recognised in this context that such an arrangement exists even at other places e.g., in the neighbouring port of the JNPT. In fact, as has been clarified by the MBPT at the joint hearing, the rate of Rs.165/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof has been borrowed from the JNPT Scale of Rates. And, it cannot be anybody's contention that the land values are more in the JNPT than in the MBPT. In the circumstance, notwithstanding the vehement BCHAA protest about the rate, the proposal is acceptable.

(vi). The third item of the proposal is to charge Rs.90/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof for carrying out cargo activities by placing chowkey, port cabin, etc. This facility, again, will be confined to the same group of port users detailed in paragraph (v) above; and, it will be of allotment of open areas. *Ceteris paribus*, this also is an acceptable proposition.

(vii). The 'Notes' proposed under both the items detailed in paragraph 2.2. above, seek to delegate discretionary powers in this regard to the Traffic Manager. It has been the consistent practice of this Authority not to prescribe delegation of authority to different functionaries of Port Trusts. In all such cases, we have been naming the Port (in place of the functionary proposed) and leaving it to the Port Trust to decide on the delegation. Accordingly, here, again, we approve reference to the 'MBPT' wherever 'Traffic Manager' has been named.

(viii). The 'Notes' propose that the Port Trust will have the right to accept / reject the request or withdraw the permission granted without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation of the Docks or it is found that the area allotted is not utilised for purposes for which it has been allotted.

The following three points are relevant in this connection:

- (a). Bearing in mind the principles of equity and objectivity, the Port Trust cannot be given the right to accept/reject a request or withdraw the permission granted without assigning any reason.
- (b). In case of withdrawal of permission for smooth operation of the Docks, the port must be required to bear the cost of shifting.
- (c). If the area allotted is found to be utilised for any unauthorised purpose, then, the port can be allowed to withdraw the permission granted without having to bear the cost of shifting.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following insertions in Section III of the MBPT Scale of Rates charged at the Docks:

"(C). (I). Licence (Storage) Fees on the goods stored in the areas specified by the MBPT for storage of cargo.

	Period of Storage	Rate
(a).	In sheds.	
	i) For 30 days or part thereof	@ Rs.25/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.
(b).	In the open Yards	
	ii) For 30 days or part thereof	@ Rs.20/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.

Notes:

(i). The cargoes lying uncleared beyond 30 days shall be subjected to demurrage from the 31st day onwards under Section II of the DSRs. For the purpose of levy of demurrage the 31st day of storage of cargo will be treated as day number one.

(ii). (a). The MBPT can reject the request or withdraw the permission granted. In such cases, the reasons therefor will be communicated to the allottee.

(b). In case of withdrawal of permission for smooth operation of the Docks, the port will bear the cost of shifting.

If the areas allotted is found to be utilised for any unauthorised purpose, then, the MBPT will withdraw the permission granted. In such cases the MBPT will not bear the cost of shifting.

(III). Licence fee for management of cargo operation (for occupation other than for cargo storage):

	Description	Rate
(i).	Licence Fee for space allotted to Vessel Agents / Stevedores / CHAs / Transporters/Port Users including Govt. agencies in the Port Trust building.	Rs.165.00 per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.
(ii).	Licence Fee for open areas permitted to be used for carrying out cargo activities by placing chowkey/port cabin etc.	Rs.90/- per sq. mtr or part thereof per month or part thereof.

Note:

The MBPT can reject the request or withdraw the permission granted. In such cases, the reasons therefor will be communicated to the allottee.

In case of withdrawal of permission for smooth operation of the Docks, the port will bear the cost of shifting.

If the areas allotted is found to be utilised for any unauthorised purpose, then the MBPT will withdraw the permission granted. In such cases the MBPT will not bear the cost of shifting."

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT/143/Extra-2001]